ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — **The Polish Sailor**

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 35. **Rok wydania szósty.** | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 18 września 1927 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 188**

Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce.

Sprawozdanie komitetu ekspertów złożone do dyspozycji Rządu Polskiego przez Ligę Narodów.

II. Program robót zalecony przez Komitet.

Powiedzieliśmy wyżej, że polska sieć dróg żeglownych musiałaby mieć za podstawę dwie osie hydrauliczne układające się w formie krzyża, z których jedna miałaby być skierowana południkowo i służyć eksportowi ku Bałtykowi, druga skierowana równoleżnikowo i przeznaczona do ruchu eksportowego ku Rosji. Obecnie zbadamy sposób praktyczny zrealizowania jednego i drugiego ramienia tego krzyżowego systemu hydraulicznego.

TYTUŁ I.

Oś południkowa.

Ta oś południkowa może być urzeczywistniona dwoma sposobami, bądź przez gruntowne ulepszenie żeglownej Wisły od zagłębia węglowego aż do morza, bądź przez budowę kanału sztucznego od basenu węglowego do Torunia lub Bydgoszczy i przez regulację Wisły od tego ostatniego punktu aż do morza.

Paragraf I.

Zasadnicze ulepszenie żeglowności Wisły.

A. Regulacja.

Na Loarze, której przepływ normujący obniża się do bezwzględnego minimum — 90 metrów" na sekundę poniżej Maine i o spadku 16,8 cm. na km. było możliwe regulować koryto małej wody, posiadające głębokości normujące 1,50 metra na progach.

Przykład ten, jak również przykłady Renu, Wezery, Łaby i Odry, pozwala przypuszczać w drodze i bez zarzutu optymizmu, że można otrzymać pomiędzy Modlinem a ujściem, stosując odpowiednie roboty, szlak żeglowny posiadający minimalne głębokości użyteczne dla żeglugi o 1,80 metra, lub prawdopodobnie 2 metry.

Powyżej Modlina aż do ujścia Sanu można mieć nadzieję otrzymania szlaku żeglownego posiadającego minimalne głębokości 1,50 metra, a możliwe że 1,70 m.

a) Przyczyny niepowodzenia robót regulacyjnych dawniejszych.

Z wyjątkiem niektórych robót w pobliżu Warszawy i kilku wzniesień nie zatapiających się, zbudowanych dotąd bez ogólnego planu, ażeby ograniczyć działanie powodzi, Wisła jest w stanie dzikim od Zawichostu do Torunia, co jest zresztą okolicznością korzystną, ponieważ metody regulacji rzek o prądzie swobodnym są obecnie dobrze znane. Wobec tego ma się pewność, że przy zastosowaniu tych metod nie będzie skrępowania przez roboty poprzednie, nieprawidłowo wykonane.

Natomiast powyżej ujścia Sanu z jednej strony i poniżej Torunia z drugiej strony Wisła była przedmiotem robót regulacyjnych.

Roboty te wykonane do roku 1880 w celu zapobieżenia rozmywaniu łożyska średniej wody i w celu utrwalenia brzegów, ażeby oddać je kulturze rolnej dały dobre rezultaty z punktu widzenia rolniczego, lecz nie wytworzyły godnego uwagi ulepszenia z punktu widzenia żeglugi.

Łożysko rzeki, istotnie, zostało zwężone w częściach regulowanych stosownie do średniego przepływu rzeki. Jednak dno łożyska Wisły składa się z drobnego piasku, wskutek swej drobności bardzo ruchomego. Słyszeliśmy w ustach naszych kolegów polskich zdanie bardzo słuszne, że „materjały łożyska Wisły są zbyt drobne dla jej

spadku". Stąd wynika, że dno koryta jest stale w ruchu i że jest wciąż kształtowane przez erozję przy wszelkich wodostanach.

Na skutek tego, latem gdy wartość przepływu zbliża się do bezwzględnego minimum woda swobodnie przepływa pomiędzy główkami, które są urzeczywistnieniem reljefu zbyt szerokiego dla przepływu letniego, rzeka przez to się znajduje prawie w stanie rzeki dzikiej, głębokość na przemiałach prawie się nie różni od tej, któraby była, gdyby rzeki wcale nie regulowano.

Tak samo jak łożysko średnie zostało skonstruowane przy pomocy budowli reljefu średniego w pasie już objętym wałami powodziowemi, tak samo należy regulować dalej wewnątrz koryta średniego przy pomocy budowli bardzo niskich, ściętych o ile możliwe na poziomie małej wody, łożysko małej wody, w którem się skoncentrować ma przepływ małej wody, a które stanowić będzie szlak żeglowny.

b) **Warunki, którym powinny zadośćuczynić roboty regulacyjne.**

Roboty regulacyjne na rzece o swobodnym prądzie, o ile są poprawne i kompletne, powinny odpowiadać potrójnemu zadaniu:

1) Uchronić większą część doliny od powodzi (regulacja łożyska wielkich wód).

Rezultat ten otrzymuje się przy pomocy wałów wzdłużnych, niezatapianych, odpowiednio ustawionych.

2) Skoncentrować średnią wodę w stałem łożysku i regulować w ten sposób ażeby zapewnić rolnictwu jaknajwiększą część łożyska naturalnego, bez podnoszenia jednak wysokości powodzi (regulacja średniego łożyska).

Rezultat ten otrzymuje się przy pomocy budowli poprzecznych, lub główek odpowiednio wybudowanych i wyrównanych.

3) Skoncentrować letnie wody w łożysku małej wody, która ma służyć jako szlak żeglowny i ma zawierać największe głębokości wynikające z potęgi hydraulicznej rzeki w stanie małych wód (regulacja na małą wodę).

Pierwszy warunek łatwo jest wykonać: jest to jedynie kwestja wysokości i rozstawienia niezatapianych wałów.

Drugi warunek zostaje wykonany, jeśli przekrój użyteczny na poziomie budowli jest wystarczający ażeby zapewnić przy spadku powierzchownym odpowiadającem danemu odcinkowi rzeki odpływ średniego przepływu.

Pod tym względem bardzo ciekawe doświadczenia wykonane na szeroką skalę pomiędzy Toruniem a morzem wykazują, że przekroje odpływowe są niewystarczające i wychodząc z tych założeń łatwo regulować Wisłę powyżej Torunia na należyte łożysko średniej wody, unikając błędów, które przedstawia regulacja pruska.

Trzeci warunek jest szczególnie trudno wypełnić, ponieważ wszelka wada, chociażby najmniejsza w kształtowaniu koryta małych wód odbija się przez zmniejszenie głębokości, którą możnaby było otrzymać przez regulację zupełnie prawidłową.

Pod tym względem, ażeby nie rozpoczynać nam samym redagowanie kompletnego projektu regulacji, dla którego brak nam najpotrzebniejszych elementów, możemy sformułować tylko prawidła i porady.

(Ciąg dalszy nastąpi).

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Ogromne postępy robót portowych w Gdyni. W ostatnim czasie naocznie występują już olbrzymie postępy przy budowie portu. — Basen wewnętrzny jest już w znacznej mierze obudowany; nabrzeże południowej strony jest wykończone na przestrzeni pół kilometra, przy brzegu zachodnim już wykonana jest cała drewniana konstrukcja, betonowe zaś obramowanie zrobione jest tam na przestrzeni 140 mtr.

Wobec potrzeby coraz większej ilości skrzyń żelazo-betonowych konsorcjum przystąpiło do budowy tych skrzyń przy wewnętrznym rogu basenu, gdyż dotychczasowe miejsce ich budowy przy wejściu do basenu okazało się niewystarczającem.

Wielka łamifala wydłuża się wciąż ku południowi, mając już długość przeszło 500 metrów, o wzniesionych ścianach na długości 400 metrów, przyczem na łamifali montują się pachoły wielkich rozmiarów do cumowania okrętów i od wewnętrznej strony przeciąga się obramowanie belkowe. Wkrótce łamifalę albo falochron ten wypadnie już nazywać inaczej, gdyż zapewne jeszcze w tym roku zostanie on połączony z molo południowem i stanie się jego częścią, tracąc jednocześnie swą dotychczasową rolę wyłącznie ochrony od fal. Nowa łamifala, właściwa, powstanie wówczas dalej ku północy, pomiędzy obecną a końcem molo północnego. Na obecnej łamifali projektowane jest przeciągnięcie rurociągu do ładowania ropału i nafty.

W wojennym porcie, dawno już wykończonym od strony morza buduje się obecnie nabrzeże od strony lądu, przez co port ten stanie się znacznie obszerniejszym niż był dotychczas. Pracuje tu przy pogłębianiu draga XIII i roboty postępują raźno.

Przy wejściu do basenu wewnętrznego dźwigi U. M. H. już są zmontowane, chociaż jeszcze nie przyjęte od firmy Zieleniewskiego w Krakowie. Budowa magazynu robi widoczne postępy, obecnie pokrywa się on dachem. Gmach Urzędu Marynarki Handlowej jest już wzniesiony, na środkowej części gmachu zaczęto budowę wieży.

Ogólnie biorąc na każdym polu wyczuwa się przyśpieszenie tempa robót budowlanych w porcie, zwłaszcza w ostatnich tygodniach.

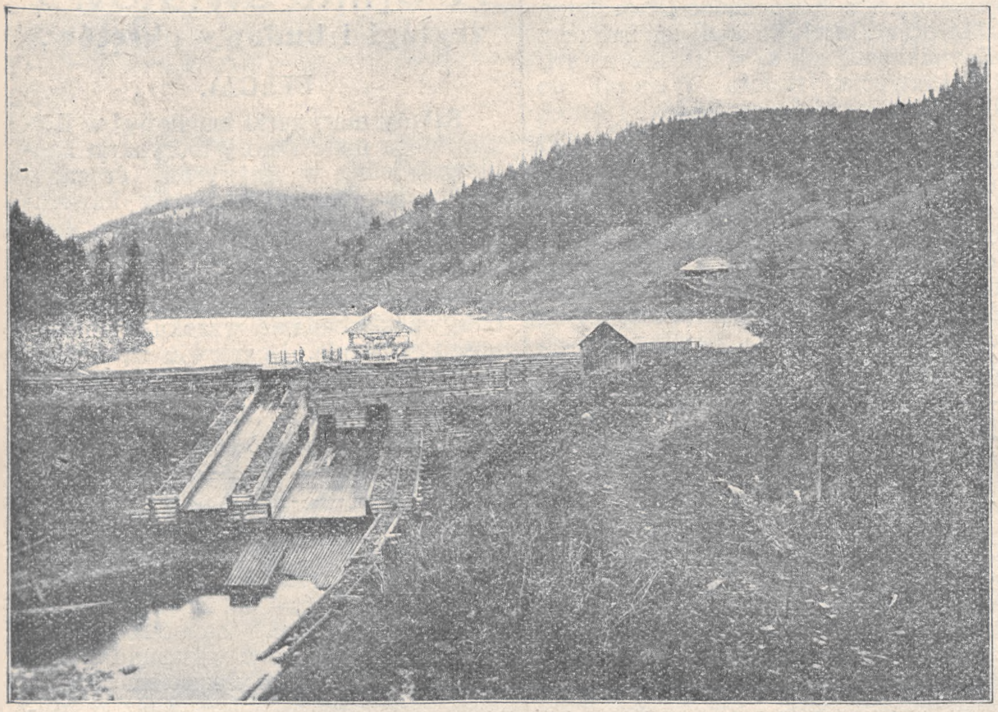
Ruch portu Gdyni za ubiegły tydzień. Ubiegły tydzień przyniósł znów ożywienie ruchu portowego. Ładowano wobec sprzyjającej pogody nawet jednocześnie na 7 statków, inne zaś jeszcze czekały na redzie na kotwicy. — Zawinęło do portu w tygodniu 19 statków morskich (prócz przybrzeżnych) o łącznej ładowności 10 486 t. r. nr., w tej liczbie 14 parowców, 1 holownik, 3 lichtugi morskie, 1 motorowiec. Co do bandery statków na wejściu było: 2 polskie, 8 szwedzkich, 3 duńskie, 4 niemieckie, 1 norweski, 1 łotewski. Towaru na wejściu nie było. — Odpłynęło z portu w tygodniu 17 statków o łącznej ładowności 10 112 ton rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 21 734 ton węgla, w tej liczbie 1063 tony węgla bunkrowego.

Nareszcie pełne uruchomienie elektrowni portowej w Gdyni. Elektrownia portowa w Gdyni, zbudowana przez Stocznię Gdańską jak dotąd zawodziła pokładane w niej nadzieje i jeden z kranów mostowych przez to jest stale nieczynny. Obecnie wmontowany ma być regulator napięcia, który ma pozwolić elektrowni zasilać energją elektryczną oba dźwigi mostowe.

Ruchliwość firm eksportowych i ekspedycyjnych w Gdyni. „Robur" ma budować w najbliższym czasie na środku terenu molo południowego dom murowany na swe biuro: budowa tego domu przewiduje znaczne rozszerzenie go w przyszłości wwyż i wszerz. — Około 1-go października przybywa do Gdyni jeszcze jedna firma spedycyjna: Warszawskie Tow. Transportowe z siedzibą w Gdańsku, które powstało przy udziale firm Elibor i Warsz. Tow. Transp. i Żeglugi i otwiera filję w Gdyni.

Nazwy nowonabytych statków firmy Robur. Koncern węglowy Robur nabył już dwa statki: Robur I Robur II, które w związku z formalnościami celnemi oraz rejestracji firmy jako towarzystwa żeglugi pozostają jeszcze pod banderą szwedzką. Parowce towarowe

„WARTA"
Towarzystwo Ekspedycyjne z o. p. Gdańsk
— Langermarkt 19. —
Ekspedycja (specjalność transporty masowe) składowanie, maklerstwo okrętów
Telefony: w Gdańsku Nr. 237 89 / 245 89, w Porcie: Wolna Strefa Nr. 35094
Dworzec Nadwiślański Nr. 353 85. — ADRES TELEGRAFICZNY: WARTA
Oddział w Gdyni.



Wielki zbiornik elektrowni Gródek na n rzece Wdzie.
Mimo wielkiej odległości dzielącej tę potężną elektrownię wodną od Gdyni, stanął układ na mocy którego Gródek będzie zasilał port gdyński w energję elektryczną.

Robura będą miały numerację rzymską przy nazwie Robur, przy czem ilość statków tych ma być doprowadzona do dziesięciu.

Znakomity rozwój przewozów osobowych Żeglugi Polskiej. Zamknięcie pierwszego sezonu żeglugi przybrzeżnej z dniem 15-go września pozwoliło obliczyć znakomitą frekwencję tegoroczną. Mimo iż ruch rozpoczęto dopiero w lipcu, statek zaś „Gdynię“ uruchomiono zaledwie w sierpniu, przewieziono ogółem 70 000 pasażerów. W roku bieżącym ruch utrzymywano parowcami „Gdańsk“ i „Gdynia“, oraz wydzierżawionemi „Sachsen“ i „Schwalbe“. W roku 1928 w ruchu będzie pięć statków polskich. Prócz „Gdańska“ i „Gdyni“ będą uruchomione specjalnie zamówione dwa parowce mniejsze, oraz parowiec kołowy Zagłoba, który po przedłużeniu kadłuba zapowiada się jako dobry statek morski.

Ostatnie podróże „Gdyni“ do Sztokholmu i Kopenhagi z pełną ilością pasażerów nadzwyczaj się udały. Gdynia odbędzie w tym miesiącu jeszcze dwie podróże do stolic skandynawskich.

Ruch statków towarowych Żeglugi Polskiej. Parowiec Wilno odpłynął 14 z Gdańska do Odense z pełnym ładunkiem węgla. — Par. Poznań od 12-go wyładowuje w Calais 734 fathom kopalniaków z Gdańska. — Par. Toruń odpłynął 13-go z Gdyni do West Hartlepool z ładunkiem 589 fathom kopalniaków. — Par. Warta wyładowuje w Liverpool-Garston drzewo z Gdańska. — Par. Kraków odpłynął 13-go z Gdańska do Vallvik (Szwecja) z ładunkiem węgla. — Par. Katowice wyładowuje w Ystad (Szwecja) ładunek węgla z Gdyni.



Ruch portu gdańskiego w sierpniu. Ruch portu gdańskiego w sierpniu stanowi rekord w stosunku do lat poprzednich nie wyłączając sierpnia ub. roku z jego olbrzymim ruchem wywołanym przez strejk węglowy angielski. Zawinęło do portu 744 statki morskie o łącznej ładowności 354 581 ton rej netto (w sierpniu 1926 r. 335 746 ton). Co do udziału poszczególnych bander w ruchu portowym, to bandera polska z 58 statkami i 19784 ton zajęła szóste miejsce po banderach niemieckiej, duńskiej, szwedzkiej, angielskiej i norweskiej, a przed banderami francuską, gdańską, łotewską, oraz ośmiu innemi banderami o nieznacznym udziale w ruchu portowym. Do rzadszych gości w porcie należały w sierpniu trzy parowce włoskie i jeden jugosłowiański. Ruch towarowy chociaż powoli, ale wzrastał. Węgla wywieziono 370 tys. ton, cementu 13 192 t., prod naftowych 7 430 ton. Importowano w sierpniu: 34 390 t. rudy żelaznej, żelastwa 31 891 t., tomasówki 17 830 t., śledzi 7 372 t., fosfatów 5 180 t., saletry 5 655 ton. — Ruch osobowy zagranicę i z zagranicy morzem był nieznaczny. Największy ruch na wyjściu był do Londynu (1000 osób), Hullu (585), Nowego Yorku (486), Hamburga (437) i Kopenhagi (315). — był to ruch z przesiadaniem w obcych portach na statki transatlantyckie, z wyjątkiem bezpośredniej linji do Nowego Yorku.

Ruch portu gdańskiego za ostatni tydzień. W ostatnim tygodniu ruch na wyjściu nieco przewyższał ruch wejściowy, ożywienie jednak, zwłaszcza w końcu tygodnia, było wielkie. Zawinęło do portu w tygodniu, nie licząc ruchu żeglugi przybrzeżnej, 113 statków morskich, w tej liczbie 89 parowców, 5 motorowców, 5 holowników, 4 lichtugi morskie, 7 żaglowców, 2 żagl. z mot., 1 par. cysternowy. Wśród statków tych było próżnych: 67, z drobnicą 17, z żelastwem 8, ze śledźmi 7, z rudą żelazną 4, z pasażerami i drobnicą 4, z tytoniem 2, z fosfatami, drzewem i drobnicą, zbożem, materjałem wojennym — po 1. — Co do bandery statków na wejściu było: polskich statków 3, gdańskich 5, duńskich 22, szwedzkich 28, niemieckich 36, norweskich 6, angielskich 3, łotewskich 4, holenderskich 3, włoskich, fińskich i litewskich po 1. — Na wyjściu zanotowano 120 statków morskich, w tej liczbie z węglem 49, z drzewem 22, próżnych 19, z drobnicą 19, z pasażerami i drobnicą 4, ze spirytusem 3, ze zbożem i reszta ładunku śledzi po 2, z koksem, cementem, melasą, benzyną, ropą gazową, końmi i drobnicą po 1.



Nowe gdańskie utrudnienia celne na Wiśle Morskiej. Celnictwo gdańskie wprowadza coraz to nowe utrudnienia ruchu na Wiśle Morskiej poniżej Tczewa. Odwołano ponownie dwu urzędników stale przydzielonych do Schiewenhorst, utrudniając przez to załatwianie formalności celnych dla holowników Żeglugi. Wisła-Bałtyk. — Z innej strony wprowadzono od 10-go września rewizję celną 7 klm. poniżej Tczewa pod Palszewem, której podlegają statki żeglugi wewnętrznej. — To rozporządzenie odbija się fatalnie na interesach żeglugi, gdyż na silnym prądzie holowniki z pociągiem berlinek będą musiały przybijać dla rewizji. Pociągi idące zgóry rzeki będą traciły przy tem przeszło godzinę czasu. Rozporządzenie upozorowane potrzebą walki z przemytnictwem papierosów polskich do Gdańska (?) kasuje dotychczasową swobodę ruchu na Wiśle Morskiej i winno być uzgodnione z interesami żeglugi, przeciwko której jego ostrze jest skierowane.

Wzmożenie przeładunku w Tczewie. Eksport węgla do Włoch. Ostatnio przeładowano na eksport w jednym dn. 2 200 ton węgla w porcie tczewskim. Zwiększenie przeładunku tłumaczy się jak udoskonaleniem urządzeń przeładunkowych, tak też wznowieniem ładowania nietylko na statki morskie, lecz również na berlinki, które przeładowują następnie węgiel w porcie gdańskim na eksport do Włoch. Własny tabor morski Żeglugi Wisła-Bałtyk jest zbyt

mały w stosunku do obecnych środków przeładunkowych portu tczewskiego, mogąc wywieźć miesięcznie tylko 15 tys. ton, nie licząc wywozu przez Gdańsk. Dla należytego wykorzystania portu morskiego w Tczewie brakuje tylko ułatwień sprowadzenia celem kupna lub wynajęcia obcych lichtug morskich w ogólnej nośności do 40 000 ton, gdyż przeładować węgla na statki morskie port tczewski już jest w stanie 80 000 ton miesięcznie.

Ruch statków Żeglugi Wisła-Bałtyk. Holownik Orkan z lichtugami Alek i Bartek wyładowuje węgiel w Kopenhadze. — Hol. Rybak z lichtugami Wojtek i zafracht. D. W. 701 wyładowuje węgiel w Kopenhadze i Nordborg. — Lichtugi Jurek i Janek za zafracht. holownikiem Enak są w drodze z Karlstad (Szwecja, jezioro Wenern) do Gdańska. — Lichtugi Stefek i Antek wyładowują węgiel w Kopenhadze i Grenaa (Danja). — Hol. Tyran z lichtugami Benek i Bolek wyładowują węgiel w Aarhus (Danja). — Lichtugi Franek, Felek, Bronek ładują węgiel w Tczewie, dwie pierwsze z przeznaczeniem do Göteborga. — Hol. Krakus czeka na Franka i Felka w ujściu pod Schiewenhorst. — Hol. Sambor jest na stoczni Wojana w Gdańsku.

Kronika światowa żeglugi i budowy okrętów.

BELGJA.

Szkoły marynarki handlowej w Belgji. Belgja ma 2 szkoły marynarki handlowej, jedną w Antwerpji, drugą w Ostendzie. Obie mają działy nawigacyjny i mechaniczny. Najniższy wiek dla wstąpienia na wydział nawigacyjny — 15 lat, na wydział maszyn morskich — 18 lat. Przed egzaminem wstępnym odbywa się badanie wzroku i umiejętności pływania. Uczniowie są dochodzący, internatów niema.

RYBACTWO MORSKIE.

Z wybrzeża.

Po wyjeździe letników wybrzeże przybrało zwykły swój mniej ożywiony wygląd. Wyszło to na dobre rybakom, bo zaczynają więcej się zajmować swoim zawodem, tem bardziej, że minął już okres bezrybia i należy oczekiwać z początku zjawienia się węgorzy, a nieco później na jesieni, głównych żywicieli rybaka — śledzi i szprotów. Chociaż więcierze (żaki) na węgorze wystawiono już na początkach sierpnia, to jednakże dopiero w końcu miesiąca było kilka dni, które przyniosły więcej obfita zdobycz po kilkadziesiąt dość dużych ryb w żaku.

Naogół połowy wszystkich gatunków ryb były w sierpniu nieduże. Flądér złowiono daleko mniej aniżeli w lipcu. Z innych ryb łowiono makrele. Połowem tej ryby trudnią się prawie wyłącznie rybacy z Kuźnicy i oczekują niecierpliwie gdy rzadki ten na naszem wybrzeżu gość ukaże się, co bywa niezbyt często i niezbyt licznie. Zwykle makrele ukazują się dopiero w czerwcu i łowione są do września, więc w okresie gdy połów jest niewielki, a popyt na ryby jest duży. Więc połów tej ryby przynosi niekiedy dość dobry zarobek.

Z innych ryb łowiono na Helu śledziki w ilości niedużej. W okolicy Dąbka ukazały sie już nawet szproty i podobno nawet w znacznych ławicach. Rybaków tam jest mało, więc nie łowiono tej ryby, gdyż zbytu na miejscu nie było, a dłuższe przechowanie połowu nie było możliwe z powodu upałów.

Spółdzielnia „Zjednoczenie rybaków morskich w Gdyni" nabyła większą ilość narzędzi rybackich dla sprzedaży rybakom. Ceny podobno mają być niższe niż ceny w sklepach gdańskich, gdzie rybacy dotychczas zaopatrują się w sprzęty zawodowe. Również dba spółdzielnia o rozwój flotyli silnikowej, czego dowodem jest zakup dwuch dalszych kutrów motorowych, tym razem dla rybaków z Kuznicy i Jastarni.

Duże zaniepokojenie wywołuje wśród rybaków gdyńskich istniejący podobno projekt zasypania urządzonego już portu rybackiego. Powstają znów obawy, że statki rybackie albo zupełnie, albo na czas dłuższy zostaną pozbawione schroniska, co może narazić rybaków na duże straty, tak jak to było niejednokrotnie w latach ubiegłych. Dziwnem się zdaje, że z jednej strony czynione są usiłowania do zwiększenia flotyli rybackiej i na to Rząd udziela kredytów, a z drugiej strony wszystko zmierza ku temu by flotyla, stworzona przy pomocy rządowej, nie miała schroniska i ulegała wypadkom i zniszczeniu. Ufamy jednak że są to tylko niepomyślne pogłoski.

Naogół istnieje większe zainteresowanie się wybrzeżem i sprawami rybackiemi. O ile dawniej trudno było uzyskać jakąkolwiek pomoc dla rybactwa o tyle teraz jest to tak dalece łatwem, że nawet nie wszystkie kredyty rybackie są wyzyskane, bo oprócz akcji, którą oddawna prowadził Państwowy Bank Rolny, przybyła teraz pomoc ze strony Banku Gospodarstwa Krajowego za pośrednictwem nowoutworzonej spółdzielni.

Podobno Państwowy Bank Rolny zainteresował się również oddawna planowaną kolonizacją Helu i możliwe, że jeszcze w tym roku przyczyni się do zapoczątkowania tego uznanego za niezbędne zamierzenia, które niestety od szeregu lat oczekuje na rozwiązanie.

Na ostatku mamy do zanotowania smutny wypadek w końcu sierpnia. W Chałupach podczas wystawienia żaków na Wielkim Morzu utonął, na odległości 50 m. od brzegu rybak Antoni Kąkol. Dwaj inni rybacy, którzy znajdowali się z nim razem na łodzi, zostali wyratowani.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Rynek świeżej ryby był ostatnio dobrze zaopatrzony, zwłaszcza w rybę słodkowodną. Pojawił się świeży śledź w dobrym gatunku, dowożony z Helu i z przed ujść wiślanych. Ceny na rybę pozostawały wysokie. Płacono za funt flądér 0,70—0.80, łososi 2,50—3,—, śledzi 0,40, węgorzy do 2.— guldenów zależnie od wielkości, kwapów 0,35—0,40. Za funt dorszy płacono 0.40, lina 2,— guldena, karasia 1,20, sandacza 1,80, sandaczy mniejszych 0,60—1,— gd.

Za wędzony towar: za flądry do 1,50 zależnie od wielkości, za węgorze 2—3,—, łososie 6,— gd. za funt.

Handel śledźmi. Zapotrzebowanie na śledzie togoroczne wyjaśniło się jako bardzo wielkie. Tymczasem połowy szkockie są o 5 % mniejsze niż zeszłoroczne, przy czem ostemplowano znacznie mniejszą ilość doborowych gatunków.

Mimo znacznego ożywienia import przez Gdańsk wypada w tegorocznym sezonie o 25 % mniejszy niż w zeszłorocznym, przy tem ciekawem zjawiskiem jest, iż zmniejszenie importu dotknęło tylko opakowania całobeczkowe, natomiast półbeczek wwieziono nawet więcej niż w sezonie ubiegłym. Nastanie chłodnej pogody ożywiło dalsze transporty śledzi kolejami, które po wyładowaniu ze statków pozostawały na składach w Gdańsku z powodu zbyt ciepłej pogody, nieodpowiedniej dla przeładunku i transportu lądowego.

Ceny pozostawały mocne. Wynosiły one: Castlebay Matjes 70, 80 i 90 szylingów stosownie do wielkości, marka Stornoway 60 70 i 80 szyl. stosownie do wielkości. Ceny te rozumieją się za półbeczki. Trade Mark Matjes 48 szyl., Trade Mark Mattfuls 53—54 szyl. Norweskie śledzie wiosenne 1927 roku 23,25 szyl., 1926 roku 22—24 szyl. za całe beczki. Półbeczki droższe o 3 szylingi na dwu półbeczkach.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

3 września:
niem. p. Martha Schröder 343 z Wicku 3020/1 i 530/2 beczek.
4 września:
niem. par. Weser 290 z Ardglassu 1074/1 beczek.
5 września:
gd. par. Prosper 410 z Peterhead 5518/1 i 2506/2 beczek.
6 września:
niem. par. Elsa 335 z Lerwicku 1576/1 i 25/2 beczek.
8 września:
norw. par. Wendla 303 ze Stronsay.
norw. p. Vestmanröd 343 ze Stornoway,
norw. par. Henry 951 z Wicku.

Połowy na wybrzeżu w miesiącu sierpniu.

W sierpniu złowiono na wybrzeżu 151.468 kg ryby wartości 194.958 zł.

Spadek jak co do wartości, tak i co do ilości w stosunku do poprzedniego miesiąca bardzo znaczny. Na szczęście te zmiejszone połowy przypadają na czas ubocznych dochodów z sezonu letniskowego.

W sierpniu ilość złowionej ryby na jednego rybaka była znacznie mniejsza niż w lipcu, gdyż ilość zatrudnionych rybaków i łodzi wzrosła znów mniejwięcej o 10%: najwięcej ożywił się udział rybaków w połowach na półwyspie, w obwodzie wschodnio-helskim bowiem uprawiało połów w sierpniu 150 rybaków (w lipcu 105), w obwodzie zachodnio-helskim zaś 530 rybaków (w lipcu 373). W gdyńskim obwodzie udział rybaków w połowach został mniej więcej ten sam (w sierpniu 118, w lipcu 126), w obwodzie zaś puckim udział w połowach nawet spadł z 291 w lipcu na 223 w sierpniu.

Powyższe zjawisko nierównego udziału w połowach co do obwodów tłumaczy się tem, że na półwyspie żniw wcale niema, w obwodzie gdyńskim mniej one wpływają na pracę rybaków, w obwodzie zaś puckim rybactwo najwięcej zależne jest od żniw gdyż rybak żyje również z roli.

Co do poszczególnych gatunków ryby to płastugi (flądry i skarpie) nadal zajmowały pierwsze miejsce w połowie (97.040 kg. fląder i 6.525 kg. skarpi), jednak w stosunku do poprzedniego miesiąca ilość tej ryby w połowach spadła prawie o 50%. Tylko w obwodzie wschodnio-helskim ilość połowionych fląder wzrosła z 34.070 kg. w lipcu do 39 190 kg. w sierpniu. Największy spadek połowu fląder dał się odczuć w obwodzie zachodnio-helskim, gdzie po 71.050 kg. tej ryby w lipcu złowiono 10.650 kg. w sierpniu, skarpi zaś w lipcu złowiono 3 540 kg, w sierpniu zaś nie łowiono ich wcale.

Śledzie prócz obwodu wschodnio-helskiego (3.650 kg.) łowiono również w obwodzie zachodnio helskim (1.465 kg.) Łosoś natomiast znikł przy gdyńskim i helskim brzegu, a łowiony był w niewielkiej ilości w obwodzie puckim (45 kg) i zachodnio-helskim (11 kg.). Mielnice i trocie jak i poprzedniego miesiąca łowiono tylko w obwodzie puckim (400 kg., w lipcu 250 kg.).

Ilość połowionego węgorza wzrosła nieznacznie (11 609 kg., w lipcu zaś 9.274 kg) połowy jego spadły znacznie w obwodach puckim, gdyńskim, wzrosły natomiast w obwodach półwyspu (w zachodnim z 2.770 kg. do 6.283 kg., we wschodnim z 69 kg do 2 044 kg.).

Ilość pomuchli ogólna prawie się nie zmieniła wynosząc w sierpniu 6.342 kg. (w lipcu 5 900 kg.). Ilość tej ryby zmniejszyła się w połowach rybaków półwyspu, a zwiększyła się w połowach obwodów lądowych.

Tak pożądane i nieobliczalne makrele, których w lipcu złowiono tylko 400 kg., w obwodzie zachodnio-helskim, wystąpiły w sierpniu najsilniej w połowach rybaków gdyńskich (1.281 kg.) i zachodnio-helskich (980 kg.). W obwodzie puckim złowiono tylko 125 kg., we wschodnio-helskim nie złowiono ich wcale.

Szczupaków, kwapów i knurhanów połowiono nieco mniej niż w lipcu, okoni zaś i płotek nieco więcej niż w lipcu. Kwapów i knurhanów jak zwykle łowiono najwięcej w obwodzie gdyńskim, okoni zaś i płotek w obwodzie puckim.

Sezon szprotów rozpoczął się połowami w obwodzie puckim w ilości 2 000 kg.

Ceny osiągnięte za kilogram: szprotów 0,50, fląder 1,- złoty, skarpi 1,30 zł, śledzi 0,60. zł, łososi 5,— zł, mielnic i troci 5,— zł, węgorzy 4,— zł, pomuchli 1.— zł, makreli 2,50 zł, szczupaków 3,— zł, kwapów 1,— zł, okoni 1,50 zł, płotek 1,— zł, knurhanów 0·10 złotego

Z powyższych cen widać, iż z wyjątkiem skarpi, śledzi i szczupaków, ceny poszły w górę.

Z ogólnej liczby połowów sprzedano do wędzarni miejscowych 6% fląder i 40% węgorzy. Wywieziono do Gdańska 60% fląder, 60% skarpi, 60% śledzi, 100% łososi, 75% mielnic i troci, 30% węgorzy, 60% pomuchli, 70% makreli, 35% szczupaków, 70% kwapów, 10% okoni,. Resztę sprzedano na rynku miejscowym.

Nowiny żeglarskie.

Przebudowa latarni morskiej na Helu.

Z dn. 7. b. m. została zgaszona stara latarnia morska Hel i na czas przebudowy aparatu świetlnego ustawiono na wieży latarkę acetylenową z charakterystyką następ.: 2 s. światła, 3 s. zaciemnienia, 2 s. światła i 8 zaciemnienia czyli okres = 15 sekund.

Dla zaznaczenia prowizoryczności charakteru tego światła i faktu nieistnienia światła poprzednio opublikowanego, umieszczono na wieży 7 metr. poniżej wspomnianego światła acetylenowego, stałe światło czerwone, przyczem światło białe migawkowe (acetylenowe) widoczne jest na całym horyzoncie na 4 mile morskie (według publikacji), praktycznie zaś przy warunkach sprzyjających, widoczne ono jest do 9 m. m. stałe zaś światło czerwone widoczne jest tylko w części horyzontu od południa na wschód i zachód na odległość 2 mil morsk., nie posiada ono ścisłych granic widoczności w horyzoncie i z tej przyczyny może być widocznem nieco poza wskazanemi granicami.

Nowy aparat świetlny z optyką systemu Fresnela, ze źródłem światła stanowiącem płomień żarowo-naftowy, jest już dostawiony na Hel do montowania i pochodzi z wytwórni J. Pintoh w Berlinie. Definitywnie uruchomionym zostanie on prawdopodobnie 1 października b. r., o czem w najbliższych dniach będzie podany komunikat oficjalny w wiadomościach żeglarskich.

Aparat ten będzie nadawał latarni nową charakterystkę, a mianowicie światło mieszane t. j. żarzenie się przez 12.5 s.; w pierwszej fazie światło widoczne będzie przy średnich warunkach na 6 mil m., błyski zaś mają sięgać na odległość 17 mil morskich

Przebudowa latarni helskiej usuwa nareszcie jeden z dotkliwych braków w oświetleniu naszego wybrzeża i daje temu ważnemu dla żeglugi punktowi orjentacyjnemu nowoczesne ulepszenie techniczne.

Nowe pomiary magnetyzmu nad Bałtykiem. Po dwuch miesiącach pracy estoński yacht Cäcilie wyznaczony dla badania magnetyzmu przy brzegach Estonji i Łotwy zawinął do portu w Rydze.

Yacht ten zbudowany został specjalnie dla tych badań bez zastosowania jakichkolwiek części z żelaza. Jak widać Estonja przyczynia się do pogłębienia wiedzy naszej o Bałtyku, która szczególnie pod względem wiadomości co do magnetyzmu, w niektórych jego obwodach, jest niewystarczająca.

Żegluga a Kolonje.

Otwarcie targów kolonjalnych w Antwerpji.

W ubiegłą sobotę otwarto uroczyście 4-tą wystawę kolonjalną w Antwerpji. W inauguracyjnych przemówieniach podkreślano znakomity sukces dzieła rozpoczętego przez króla Leopolda II-go. Ludność metropolji obecnie już zaczyna oceniać właściwie doniosłość zorganizowania kolonjalnego państwa Kongo, kilkadziesiąt razy przewyższającego obszarem małą Belgję. Jeden z mówców, prezez targów, zwrócił się z apelem do młodej generacji ażeby się interesowała kolonją na dobro własnego kraju i wypełniała wobec ludności kolonji misję cywilizacyjną. Inny z mówców podkreślał widoczny na wystawie wzrost produkcji kolonji. Kongo przestaje być wyłącznie krajem eksportu surowców, rozwija się tam przemysł, stwarzając potrzeby. Tak samo jak przemysł górniczy, uprawa ryżu, bawełny i roślin oleistych zwróciły uwagę przemysłowców, którzy zaopatrują przedsiębiorstwa kolonjalne w coraz doskonalsze narzędzia.

Obce kolonje wystawiły również liczne produkty, przy pomocy których państwa kolonjalne walczą konkurencyjnie w czasach pokojowych o podbicie rynków światowych.

Na 4-tych targach widać postęp i udoskonalenie wygód oraz stanu materjalnego europejczyków pod zwrotnikami. Pojawiło się mnóstwo praktycznych wyrobów i urządzeń, które mają ułatwiać trudne warunki bytu w gorącym klimacie.

Jeden z mówców, burmistrz miasta, nazwał Antwerpję duszą kolonji belgijskiej, podkreślając dotychczasowy wysiłek miasta w tym kierunku pod względem przemysłowym i handlowym.

Po raz pierwszy na wystawie uczestniczył Złoty Brzeg. Przypuszczalnie wystawa kolonjalna przyjmie jeszcze większe rozmiary w roku 1930 gdy będzie ona stanowiła część wystawy powszechnej.

Ciekawym standem na wystawie jest numer 15-ty Holland-Afrika Lijn Linja ta utrzymuje regularną pośpieszną komunikację pomiędzy Antwerpją a wszystkiemi portami Afryki wschodniej. Linja ta ma też połączenia dookoła południowej Afryki z Kongo belgijskim. Prócz tego linja ta utrzymuje podróże dookoła Afryki z Antwerpji, przyczem jedna z nich co 2 tygodnie okrąża Afrykę od zachodu, wracając przez kanał Sueski, druga zaś co trzy tygodnie okrąża Afrykę od wschodu, rozpoczynając okrążanie od kanału Sueskiego a wracając brzegiem zachodnim. Linje te bardzo się przyczyniają do rozwoju kolonji Kongo.

Dział metalurgiczny świadczy o wielkiem już dziś rozpowszechnieniu w kolonji belgijskiej urządzeń mechanicznych i maszyn wszelkiego rodzaju.

Firma Ad. i J. Landmeters, jedna z najstarszych w Antwerpji, wystawiła specjalność swą, tenty, żagle i liny, przeważnie do użytku okrętowego.

Importerzy i maklerzy portu Antwerpji mają osobne standy. Z oficjalnie reprezentowanych krajów wymienić należy Madagaskar, Tunis, stan San Paulo w Brazylji i Złoty Brzeg. Do atrakcji targów należy odtworzona w naturze wioska mieszkańców Kongo.

Porty północno-afrykańskie.

Sfax.

Z portów Tunisu najciekawszym dla nas jest Sfax, gdyż tylko z tym portem łączą nas większe obroty towarowe. Prawie cały ten obrót wypełniają fosfaty przywożone do nas ze Sfaxu, jak dotąd przez Gdańsk, w bliskiej przyszłości niewątpliwie też przez Gdynię.

Port Sfaxu ma znakomite położenie naturalne. Reda jest dobrze osłonięta przez wyspy Kerkenah i mielizny gliniaste, które zatrzymują falę przed stanowiskiem kotwicznym. Port składa się z kanału dojazdowego, głębokości 6,5 metra i szerokości 22 metry przy 3-ch kilometrach długości, mniejszego kanału dla małych statków trzech basenów.

Basen główny o 33 hektarach powierzchni ma po północno-zachodniej i północno-wschodniej stronie wybrzeża pionowe, po południowo-wschodniej stronie zaś nabrzeże pochyłe obrukowane. Nabrzeże północno-zachodnie służy do przeładunku drobnicy, nabrzeże zaś północno-wschodnie do ładowania fosfatów i częściowo też do ładowania trawy halfa. Pomost, stanowiący przedłużenie tego nabrzeża służy również do ładowania fosfatów.

Następny basen, wybagrowany do 5-ciu, metrów głębokości, służy dla żaglowców trzeci zaś o głębokości 3-ch metrów dla statków rybackich. Te dwa baseny są niewspółmiernie mniejsze od basenu głównego, mając zaledwie 3,8 i 3 hektarów powierzchni. Cały ruch więc towarowyześrodkowuje się w basenie głównym, w pierwszym rzędzie ładowanie fosfatów.

Sfax nie jest należycie wyposażony w środki przeładunkowe. Towarzystwo portów w Tunisie, Suzie i Sfaxie ma w porcie 20-o tonowy kran pływający, 2 krany lokomotywowe parowe, po 1.5 tony i 2 stałe krany ręczne 20 i 6 tonowe.

Trudności żeglugi do Sfaxu.

O ile port i reda Sfaxu są dobrze osłonięte, o tyle dojazd do portu nie należy w dzisiejszych warunkach do łatwych. Wielka ilość okrętów straconych ku północy od Sfaxu na mieliznach przybrzeżnych już po wojnie światowej świadczy najwymowniej o tem. Zwykła droga do Sfaxu dla okrętów żeglujących z cieśniny Gibraltarskiej prowadzi dokoła przylądka i latarni Bon, później zaś wzdłuż brzegu ku południowi, przyczem wyspy Karkenah należy ożeglować dokoła. Ta droga wzdłuż wybrzeża Tunisu jest wytknięta bojami, których ilość jest tu niewystarczająca. W jednem miejscu, między bojami 5 i 6 przy wyspie Karkenah znajduje się nawet odległość 30-o milowa, przylądek zaś Ras Kapudia niema latarni morskiej. Kierunek prądu przypływowo-odpływowego jest poprzeczny do drogi okrętów w tych miejscach i przy zlekka mglistej pogodzie, a nawet przy jasnej pogodzie łatwo jest zmylić drogę. Z powyższych wyględów projektowane jest powiększenie ilości boi świecących dokoła wysp Kerkenah i zaopatrzenie wybrzeża w nowe latarnie. Z innej strony projektowane jest przekopanie kanału El Luza w mieliźnie pomiędzy wyspami a lądem, a wówczas Sfax będzie dostępny wprost od północy.

Prócz tego obecny kanał dojazdowy ma być pogłębiony jeszcze conajmniej o pół metra oraz poszerzony, gdyż 22 metry jest śmiesznie mało dla portu o znacznym ruchu i wypadki, które się już zdarzały w kanale mogą „zakorkować" port na dłuższy przeciąg czasu.

Nowości sportu żaglowego i motorowego.

Ustanowienie we Francji nagrody dla łodzi z przyczepianym Motorem.

Prezes klubu francuskiego Helice Club (klub śruby okrętowej) pan Chauviére ofiarował puhar wartości 5.000 franków jako nagrodę dla prowadzącego łódź z przyczepianym motorem na warunkach następujących:

Art. 1. Puhar przyznany zostanie 31. 12. 1930 r. sternikowi francuskiemu lub obcemu łodzi zbudowanej we Francji, która zdobędzie minimum punktów w trzech biegach do wyboru wśród zorganizowanych przez klub należący do F. F. N. A.

Motor przyczepiany może być fabrykacji zagranicznej, może on składać się z jednego lub kilku motorów przyczepianych, lecz objętość całkowita cylindrów ich powinna być mniejsza niż 500 cm. ³.

Art. 2. Każdy z klubów należący do związku będzie miał prawo dołączyć do swych regat bieg o puhar Chauviére. Biegi te mają się odbyć w zamkniętem kole na jednolitym dystansie długości 12 km.

Przebieg powinien być dokonany w parzystej liczbie obrotów, ażeby wyeliminować wpływ prądu lub przypływu, wiraże zaś nie będą neutralizowane (t. zn. czas stracony na krzywych będzie liczony do biegu. Red.) Biegi odbyć się mają conajmniej przy udziale dwuch konkurentów.

Art. 3. Ilość punktów ustanawia się następującym sposobem: miejsce łodzi mnoży się przez współczynnik 100, później dzieli się przez szybkość w kilometrach, wziętą z dokładnością jednego znaku przecinkiem. Liczba ta ma być obliczona aż do drugiego znaku za przeciwnikiem.

Art. 4. Klasyfikowane będą tylko łodzie, które wykonują przebieg conajmniej w 30-tu minutach. (Czyli z szybkością 24 kilometrów na godzinę. Red.)

Art. 5. Pomierzanie boj i chronometraży czasu zostaną dokonane pod odpowiedzialnością klubów organizujących biegi. Znaki kilometryczne na rzekach mogą służyć jako punkty podstawowe, lecz boje winny być postawione dokładnie prostopadle do brzegu na linji przechodzącej przez te znaki.

Art. 6. Towarzystwo, w każdym biegu, dostarczy Helice Klubowi sprawozdanie zawierające: 1. kopję oryginalną świadectwa pomiarowego, 2. protokół z biegów ze wszelkiemi uwagami, 3. plan lub mapę wskazującą dokładnie położenie punktów zwrotnych, naprzeciwko brzegu lub wału brzegowego.

Art. 7. 3 razy do roku w końcu czerwca w końcu września i w końcu grudnia francuski Helice Club ustanawiać będzie prowizoryczną klasyfikację poszczególnych konkurentów. Sternik klasyfikowany jako pierwszy w końcu każdego okresu otrzyma medal bronzowy.

Art. 8. Helice Club ma prawo zmienić ten regulamin w roku 1929 lub 1930-tym, jeśli trzeba będzie uwzględnić postępy techniki. Zmiany te powinny być ogłoszone w prasie przed pierwszym październikiem roku poprzedniego.

Art. 9. Puhar pozostanie zdeponowany w Helice Club.ie aż do dnia jego ostatecznego przydziału.

PORT GDAŃSKI

w liczbach

Port wwozowy dla Polski i Wolnego Miasta Gdańska.
Największy port wywozowy w Europie dla drzewa i nad Bałtykiem dla węgla i olei mineralnych.
Najtańszy port tranzytowy dla Czechosłowacji, Rumunji i Rosji.



Urządzenia portowe:

Linja brzegowa w porcie	28.980 m.
Powierzchnia wodna portu morskiego	200 ha.
Powierzchnia wodna portu rzecznego	685 ha.
Głębokość w porcie morskim	8—10 m.
Lądowe place składowe	1.900.000 m²
Place składowe wodne (dla drzewa)	2.500.000 m²

Dźwigów poruszanych elektrycznie do 10 ton nośności	46
w tej liczbie w posiadaniu Rady Portu	32
Specjalnych kranów dla przeładunku rudy	10
Kranów pływających	2
Szopy i magazyny zajmują powierzchnię	191.000 m²
Spichrze z urządzeniami automatycznemi do przeładowania zboża i cukru mają pojemn.	160.000 ton
Cysterny dla produktów naftowych mają pojemność	89.965 ton

Ruch portowy w roku 1926

Na wejściu i wyjściu było 11.870 statków morskich z 6.828.320 t. r. netto

Ruch towarów w roku 1926

Wwóz towarów morzem: 640.696 ton, wywóz towarów morzem: 5.659.605 ton

Ruch osobowy w roku 1926

Przyjechało i wyjechało pasażerów 76.725

Zarząd: Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku

Gdańsk Neugarten 28-29.

Towarzystwo Żeglugi Morskiej

Żegluga Wisła - Bałtyk

ul. Sambora 14. **w Tczewie** ul. Sambora 14.

Vistula Baltic Navigation Co Ltd. Tczew — Poland

Własny tabor morski w ilości 6 holowników morskich i 14 lichtug morskich o ogólnej nośności 10.500 DW. Własne urządzenia morsko-portowe w Tczewie

Port Morski i Rzeczny Tczew

najdogodniejszy punkt przeładunkowy z kolei na lichtugi morskie i odwrotnie.

Dostępny dla lichtug do 800 ton nośności, o zagłębieniu do 3,2 metra.
W ujście Wisły wchodzić mogą statki do 5,5 metra zagłębienia.
Przystanie prywatne z bocznicami kolejowemi.
Przystań pasażerska dla ruchu morskiego.
Największy przymorski węzeł kolejowy.

Zdolność przeładunkowa dla węgla: obecna 1800 ton na dobę, — od 1. sierpnia 3.000 ton na dobę.

Odległość kolejowa od Warszawy 362 km., G. Śląska 600 km., Poznania 282 km.

Towarzystwa żeglugowe, posiadające koncesję na przewóz emigrantów z Polski.

Nazwa Towarzystwa	Narodowość towarzystwa
1. Nelson Line	angielska
2. Holland-Amerika Line	holenderska
3. Canadian Pacific	angielska
4. Bałtycko-Amer. Linja	duńska
5. Serviciul Maritim Roman	rumuńska
6. Red Star Line	belgijska
7. Whit Star Line	angielska
8. Cunard Line	angielska
9. Skandyn.-Amer. Linja	duńska
10. Chargeurs Reunis	francuska
11. Lloyd Triestino	włoska
12. Cosulich	włoska
13. Co. Gen. Transatlantique	francuska
14. Królewsko-Hol. Lloyd	holenderska
15. Fabre Line (Co. Trans. de Navig, a Vapeur)	francuska
16. Royal Mail Steam Packet Co.	angielska
17. United States Lines	amerykańska
18. S. G. T. M.	francuska
19. Ellermans Wilson Line	duńska
20. Anglo - Baltic Line (Un. Balt. Corp.)	angielska

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

LITWA.

Projekt floty państwowej. Jak podają pisma zagraniczne „należy przypuszczać, że Litwa wkrótce zaprowadzi flotę państwową na wzór floty polskiej". Przedsiębiorstwo spedycyjno-morskie Sandelis w Kłajpedzie zaproponowało rządowi litewskiemu współpracę w tworzeniu floty, utrzymywanej przeważnie przez państwo.

3 lata temu rząd litewski umieścił kilkunastu stypendjatów na dużych żaglowcach fińskich, uprawiających żeglugę z wysp Alandzkich do Ameryki i Australji. Prawdopodobnie więc nie będzie się wyczuwało dotkliwego bragu nawigatorów, lecz gorzej będzie z załogą maszynową, gdyż Litwa nie posiada szkoły przygotowawczej dla mechaników okrętowych.

FINLANDJA.

Wzrost liczby linij Finlandia-Ameryka. Linja szwedzka „Ameryka Meksyk" łącznie z linją szwedzką „America" i „Transatlantic" utrzymująca regularną żeglugę towarową pomiędzy Finlandją a Stanami Zjednoczonemi wprowadza od jesieni bieżącej na linję nowy motorowiec „Odinsholm", zbudowany ze specjalnemi wzmocnieniami dla żeglugi wśród lodu. Powyższe konsorcjum dodaje jeszcze dla linji Finlandja-Stany Zjednoczone parowiec „Sulina", nabyty od Orient Line. Obecnie będą 3 odjazdy miesięcznie z Finlandji do Ameryki, z których jeden będzie bezpośredni, bez zawijania po drodze z Nowego Jorku do Helsingforsu.

Rozbudowa portów morskich. Ażeby zadośćuczynić stałemu wzrostowi ruchu handlowego poszczególne miasta portowe Finlandji rozbudowują swe urządzenia portowe, rozszerzając je i modernizując. Największe roboty prowadzą się, lub projektują się w Helsingforsie, Wyborgu—Trangsundzie i w Abo (Turku). W ostatnim czasie Abo zdobywa coraz większe znaczenie w ruchu zimowym Finlandji, gdyż, jak wskazała praktyka ostatnich zim, może on być przy pomocy łamaczy lodu dostępny w równej mierze z Hangö, a jako miasto większe i więcej wciągnięte w ląd ma lepsze warunki rozwoju handlowego i przemysłowego, związanego z przeładunkiem portowym. Ostatnio wypracowany został projekt inżyniera portowego Lasseniusa, który przewiduje rozszerzenie i pogłębienie portu w Abo. W pierwszym rzędzie projektowany jest port drzewny, a prócz tego port naftowy, port dla mieszanego ładunku, nabrzeże dla importu węgla, oraz specjalny port dla przedsiebiorstwa żeglugowego A. S. Pargas-Kalkberg. Nabrzeża nowych basenów i przystani będą miały około 5 km. długości. Łączne koszta budowy obliczone są na 160 miljonów fińskich marek.

ESTONJA.

Sprzedaż państwowego parowca. Parowiec Sakala, który należał do rządu został nabyty przez Tow. Akc. Eesti Marmor i pływa obecnie pod nową nazwą „Marmor".

Nowe roboty portowe. Estoński zarząd główny spraw morskich przedłożył ministrowi komunikacji projekt ustawy o poszerzenie starych i budowy licznych nowych portów żeglugi przybrzeżnej. Ulepszone mają być i poszerzone porty w Rammosaar, Mento, Kuinwast, Serro, Orjak, Dago Suurmosa, Rohuküll, Dyrhamn i Malhu, oraz zbudowane będą nowe porty kabotażowe w Orrisaar, Wösu, Werki i Testama. Dla przeprowadzenia tych robót potrzebny jest kredyt 75.3 miljonów marek estońskich, który ma być wprowadzony drogą budżetową w ciągu 5-ciu najbliższych lat.

S. H. S.

Suszak. Izba Handlowa w Zagrzebiu rozpoczęła kampanję o urzeczywistnienie wolnej strefy w porcie Suszaku dla konkurencji z włoskim Fiume. Projekt opiera się na realnych podstawach, ponieważ zarówno ze względu na wygodne swe położenie jak i na dobre połączenia kolejowe port w Suszaku w zupełności może stawić czoło konkurencji Fiume.

DANJA.

Nowy port na wyspach Owczych. Minister robót publicznych Danji upoważniony został do rozpoczęcia budowy portu w Thorshavn na wyspach Owczych Faroer i do wywalczenia potrzebnych terenów.

Roboty zostaną rozpoczęte budową ochronnego molo. Do tych robót przyłączona będzie budowa nabrzeża przeładunkowego i kilku dróg prowadzących do portu, z tem, że ogólny koszt nie przewyższy 2 070 000 koron. Z tej kwoty 4/5 daje państwo, 1/5 zaś gmina Thorshavnu.

Zmniejszone wpływy z przewozów morskich. Dochody brutto parowców i motorowców, wyłączając żaglowce i żaglowce z motorem, które były zajęte pod duńską banderą w żegludze zagranicznej wynosiły w roku 1926 160 miljonów koron, frachty zaś miesięczne przyniosły 10 miljonów koron. W roku 1925 wpływy wynosiły 151 miljon koron, czyli o 16 % więcej. Całkowite dochody z przewozów morskich w roku 1926 wynoszą około 185 miljonów koron, w roku 1925 zaś 219 miljonów koron. Zmniejszony wpływ w roku 1926 tłumaczy się zwyżką kursu korony duńskiej, oraz niekorzystną sutuacją frachtową w pierwszych miesiącach 1926 roku przed wybuchem strejku angielskiego.

SZWECJA.

Stworzenie nowego portu w Szwecji. W prowincji północnej Szwecji Norrbotten granicznej z Finlandją niema portów morskich. Miasto Haparanda i cały ten obwód ponoszą na tem wielkie straty, w pierwszym zaś rzędzie rolnictwo, które tu się nie może rozwinąć. Ruch przeładunkowy natomiast kieruje się na pobliskie porty fińskie. Rada prowincjonalna wypracowała plany nowego portu w Carl Johans Stad, Nedertornea. Plan przewiduje pogłębienie kanału dojazdowego, budowę łamifal i nabrzeży w zupełności wyposażonych do przeładunku. Koszta obliczone są na 1 040 000 koron.

Reglamentacja szwedzka dotycząca pomieszczeń dla załogi. W braku pomieszczeń na statkach handlowych załoga nie zawsze ma odpowiednie pomieszczenia i przepisy prawne winny zapewnić jej to, o co nie wszędzie dbają właściciele statków, co jest zresztą zrozumiałe, gdyż wygody i miejsce na statkach morskich są kosztowne. Wiadomo jednak, że wraz z polepszeniem warunków życia wzrastać może i wzrasta wartość moralna i profesjonalna załóg marynarki handlowej, wobec czego w każdym kraju należy dbać ustawowo o maximum hygjeny i wygody jaki jest dopuszczalny w danym kraju na statkach ze względu na ekonomiczny stan jego marynarki handlowej.

Jako dobry wzór posłużyć może marynarka szwedzka, gdzie wysoki poziom wymagań życiowych załogi, przy znakomitej karności jej i rzetelności w wykonywaniu swego zawodu istnieją przepisy, dotyczące pomieszczeń dla załogi i oficerów pokładowych i maszynowych.

Na wszystkich statkach szwedzkich ponad 400 ton przewidziane są osobne kabiny dla oficerów pokładowych, mechaników i radjo-telegrafistów, oraz na najwyżej 5 osób załogi na parowcach i motorowcach od 600—1 200 ton. Ponad 1 200 ton nie wolno pomieszczać w jednej kabinie więcej niż do dwuch ludzi Kolorowa załoga winna mieć osobne

pomieszczenia. Miejsce, gdzie mogą być urządzone kabiny i wymiary ich są reglamentowane, jak również wentylacja i oświetlenie. Na statkach ponad 1 000 ton przewidziane są sale jadalne (salony), na statkach ponad 2 000 ton winny być urządzone osobne jadalnie dla załogi pokładowej i maszynowej. Na statkach dalekiej żeglugi winien być szpital.

Reglamentacja ta na statkach szwedzkich bardzo się przyczyniła do zdrowotnego stanu załóg szwedzkich i dobrego pełnienia przez nich służby.

WŁOCHY.

Bliskie ogłoszenie 14-u wolnych portów. Dotąd niektóre włoskie porty były uprzywilejowane i mogły skupiać na sobie większy ruch okrętowy. Ażeby wyrównać szanse poszczególnych portów rząd włoski zdecydował nadać „porto franco" 14-u portom włoskim, przez co jednocześnie wyrównają się ich wzajemne szanse konkurencyjne. Rada ministrów zdecydowała ogłosić portami wolnemi z dniem 1 stycznia 1928 roku następujące porty kontynentu, zaczynając od zachodu: Savona, Genua, Livorno, Neapol, Brindisi, Bari, Ankona, Wenecja, Triest, Fiume (Rieka) oraz wyspowe: Palermo, Messyna, Catania, Cagliari. Z powyższych portów Genua, Neapol, Triest jako główne porty towarowe i pasażerskie dalekiej żeglugi miały dotąd najlepsze warunki rozwoju. Port Savona od kilku lat projektowany jest jako port wolnocłowy dla Szwajcarji, Livorno jest portem Florencji, Wenecja w ostatnim czasie zaczyna zyskiwać ponownie na znaczeniu jako port towarowy, Fiume może jako port wolny lepiej spełniać swe zadanie importowo-eksportowe wobec Węgier, Brindisi jako osobowy i pocztowy port dla ruchu do Egiptu i Grecji również skorzysta znacznie na ogłoszeniu go wolnym portem. Jeszcze więcej może skorzystają na tem porty sycylijskie Palermo, Catania i Messyna, których wyspowe położenie sprzyja ogłoszeniu ich wolnemi portami i może zwiększyć ich ruch.

Wszystkie powyższe porty będą wyłączone poza granicę celną państwa i w nich będą mogły się odbywać wszelkie czynności przeładunku, przewozu i składowania, oraz handlu towarami wolnemi od cła. Włosi spodziewają się wielkich skutków z ogłoszenia 14-tu wolnych portów we Włoszech, a nawet zwiększenia znaczenia handlowego Włoch nietylko na Śródziemnem morzu, lecz też światowego. Rzeczywistość pokaże, czy nadzieje włoskie się ziszczą, gdyż doświadczenie zdobyte gdzieindziej wskazuje, że zbyt wielka ilość wolnych portów właśnie stwarza warunki sztuczne, bardzo kosztowne i nie daje oczekiwanego ożywienia ruchu.

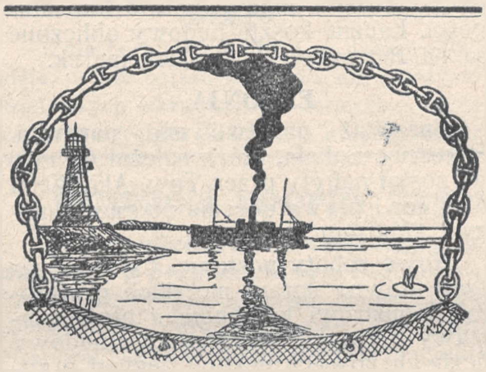
TURCJA.

Sprawa stref wolnych w portach Turcji. Hussein bey, prezes izby handlowej Konstantynopola w następujący sposób wypowiedział się w sprawie organizacji wolnych stref w portach tureckich: „Mehmed Ali bey naczelnik wydziału handlowego izby handlowej bierze udział w delegacji ministerjalnej udając się do Europy ażeby zbadać problem stref wolnych.

Komisja wkrótce opuści nasze miasto ażeby zwiedzić porty w Trieście, Hamburgu i Kopenhadze. Powróci ona do Turcji za dwa tygodnie. Co do magazynów wolnocłowych, to ministerstwo handlu przyjęło projekt ich regulaminu i administracji, który jest wypracowany przez izbę handlową, z pewnemi zmianami. Wkrótce będziemy mieli tekst zatwierdzony i przejdziemy do jego zastosowania w życiu".

STANY ZJEDNOCZONE.

Sprzedaż amerykańskiej linji okrętowej. Shipping Board udzielił swej zgody na warunki sprzedaży taboru morskiego American Scantic Line, która utrzymywała połączenie między Nowym Yorkiem a portami Norwegji, Szwecji i Bałtyku. Wymieniona linja posiada 6 statków liczących razem 46 525 ton. D. W. Shipping Board wyraził życzenie, by kupujący dali gwarancję na kontynuowanie działalności wymienionej linji w przeciągu 5 lat.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

6 września:
niem. żagl. Walküre 91 do Malmö,
niem. p. Gretchen Müller 720 do Odense,
łot. par. Kurland 428 do Horsensu,
niem. par. Ragnar 443 do Wasy.

7 września:
szw. par. Helle 480 do Pargasu,
niem. par. Dalaelfen 879 do Helsinforsu,
szw. par. Tyr 432 do Malmö,
duń. żagl. Gutmund 73 do Nexö,
szw. par. August 427 do Sönderborga,
łot. par. Gauja 895 do Rygi,
duń. par. Lidso 118 do Assensu,
szw. par. Juno 620 do Ystadu.

8 września:
szw. par. Ester 893 do Gefle,
norw. mot. Bob 269 do Frederikshallu,
duń. par. Vendia 627 do Kopenhagi,
duń. p. Polarhavet 1287 do Göteborga,
niem. par. Bernhard Blumenfeld 1674 do Sztokholmu.

9 września:
duń. par. Victoria 1160 do Kopenhagi,
szw. par. Oddevold 644 do Oxelösundu,
szw. licht. Halsta III 473 do Karlshamnu,
szw. par. Indus 357 do Karlskrony,
szw. p. Gudmundra 984 do Sztokholmu,
szw. par. Tanja 431 doHelsingborga,
szw. par. A. K. Fernström 433 do Södertelje.

10 września:
szw. par. Ragnar 430 do Randersu,
duń. par. Hafnia 1159 do Kopenhagi,
łot. par. Kaupo 1457 do Sztokholmu,
szw. par. Plato 591 do Wyborga,
fr. par. Depute Jocelin de Rohan 1184 do Rouen,
niem. par. Spitzberg 154 do Karlskrony,
niem. m. Gertrud II 107 do Karlshamnu,
duń. par. Knud Villemoes 860 do Esbjergu,
pol. par. **Kraków** 1122 do Vallviku,
łot. par. Viesturs 338 do Saxkjöbingu.

11 września:
szw. par. Pan 560 do Halmstadu,
szw. par. Thure 313 do Limhamnu,
szw. par. Carrie 739 do Aarhus,
norw. par. Oksö 107 do Bergen,
duń. żagl. z mot. Söstrene 49 do Frederikstadu,
łot. par. Herman 519 do Rygi,

12 września:
niem. par. Otto Cords 494 do Pargasu.
szw. par. Gusten 353 do Ystadu,
szw. żagl. z mot. Hedwig 113 do Landskrony,
niem. p. Finnland 246 do Masnedsundu,
duń. par. Frida 1 276 do Horsensu,
szw. par. Roslagen 1 078 do Iggesundu,
gd. par. Prosper 410 do Falkenberga.

13 września:
szw. par. Forsvik 699 do Göteborga,
szw. par. Gudrun 452 do Malmö.

Statki powyższe wywiozły łącznie 68 200 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

6 września:
szw. par. Fortunatus 799 do Londynu,
duń. par. Broholm 781 do Prestonu,
gd. par. Oberpräs. Delbrück 620 do Haaren,
fr. par. Jumieges 1004 do Antwerpji,
niem. par. Elsa 335 do Londynu,
ang. p. Rotha 994 do Westhartlepoolu.

7 września:
duń. par. Skaane 724 do Londynu,
pol. par. **Poznań** 1121 do Calais,
niem. par. Angeln 320 do Gandawy,
norw. par. Jotun 308 do Tynedocku.

8 września:
gd. par. E. Bosselmann 291 do Bremy,
gd. par. Echo 555 do Antwerpji.

9 września:
gd. par. D. Siedler 256 do Rotterdamu.
niem. p. Alfred Rehder 494 do Kardyfu,
niem. par. Luleaelf 549 do Hamburga,
niem. p. Weser 290 do Westhartlepoolu,
łot. par. Krivs 822 do Antwerpji.

10 września:
niem. par. Masuren 299 do Szczecina,

niem. par. Elsfleth 275 do Hullu,
niem. par. St. Gertrud 211 do Lubeki,
gd. par. Peter von Danzig 492 do West-hartlepoolu,
niem. par. Lothar 257 do Hamburga.
12 września:
duń. par. Marx 719 do Londynu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 52 600 m³ drzewa.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

7 września:
wł. par. Ansaldo Settino 2916 z Port Artura,
niem. ż. z mot. Orion 83 z Sundsvallu,
duń. ż. z mot. Fremad 55 z Aarhus.
8 września:
duń. żagl. Anna 154 z Kopenhagi.
10 września:
est. żagl. Uku 384 z Londynu.
11 września:
duń. par. Skagerrak 524 z St. Nazaire.
13 września:
szw. żagl. Astrid 69 z Kopenhagi.
Statki powyższe przywiozły łącznie 9 600 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

7 września:
szw. par. Kjell 687 z Gefle.
8 września:
niem. par. Ymir 2419 z Lulea.
Statki powyższe wywoizły łącznie 7 000 ton rudy żelaznej.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.

2 września:
szw. żagl. z mot. Thyra 40 do Karlshamnu.
6 września:
szw. mot. Neithea 106 do Kalmaru.
10 września:
szw. mot. Neithea 106 do Kalmaru.
Statki powyższe wywiozły łącznie 500 ton benzyny i ropy gazowej.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

6 września:
szw. mot. Laponia 3 157 z Tampy.
13 września:
duń. par. Hans Broge 1 720 z Sfaxu.
Statki powyższe przywiozły łącznie 10 000 ton fosfatów.

RUCH DROBNICY.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

6 września:
niem. par. Bacchus 362 do Rotterdamu,
ang. par. Baltonia 1449 do Lipawy,
szw. par. Smaland 1520 do Konstantynopola.
9 września:
niem. par. Wiborg 350 do Wyborga,
niem. par. St. Lorenz 343 do Rygi,
ang. par. Baltonia 1449 do Londynu (i z pasaż.),
ang. par. Kolpino do Hullu (i z pasaż.),
niem. par. Naval 310 do Rotterdamu.
10 września:
niem. par. Herbert 183 do Hamburga.
10 września:
duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi (i z końmi).
11 września:
fsk. par. Alexa 371 do Bremy,
duń. par. Niels Ebbesen 382 do Kopenhagi (i z pas.).
13 września:
hld. par. Euterpe 543 do Amsterdamu,
gd. par. Etzel 593 do Antwerpji,
niem. par. Ryga 571 do Tallinnu.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

6 września:
ang. par. Kolpino 1465 z Hullu (i z pas.),
duń. par. Kattholm 877 z Aalborga,
niem. par. Brake 336 z Hamburga.
7 września:
duń. par. Niels Ebbesen 382 z Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. Wiborg 350 z Lubeki,
hol. par. Euterpe 543 z Amsterdamu,
duń. p. J. C. Jacobsen 740 z Kopenhagi.
8 września:
niem. par. St. Lorenz 343 z Lubeki,
niem. par. Elin 348 z Rotterdamu,
niem. par. Naval 310 z Królewca,
norw. mot. America 3061 z Nowego Orleanu,
enim. par. Masuren 299 z Kłajpedy (i z drzewe),
niem. par. Rudolph 157 z Szczcina.
9 września:
niem. par. St. Gertrud 211 z Lubeki,
ang. par. Baltonia 1449 z Lipawy (i z pasażeram).
10 września:
duń. par. Niord 283 z Aarhus.
szw. par. Iris 169 z Malmö.
11 września:
szw. par. Karin 196 z Sztokholmu,
duń. p. Lituania 3 940 z Nowego Jorku.
12 września:
niem. par. Electra 349 z Bremy,
niem. par. Riga 571 z Lubeki,
fsk. par. Aegir 457 z Helsingforsu,
fr. Yainville 836 z Antwerpji.
13 września:
ang. par. Smolensk 1 534 z Londynu (i z pas.),
ang. par. Baltara 1 387 z Londynu (i z pas.),
szw. par. Rurik 247 z Kłajpedy,
niem. par. Carl 166 z Hamburga,
niem. par. Bonus 519 z Hamburga.

Wyszedł z druku praktyczny i dogodny w użyciu

kalendarz leśny na rok 1927.

pod tytułem

„DARZ BÓR"

nakładem

„PRZEGLĄDU LEŚNICZEGO I RYNKU DRZEWNEGO"
T. z o. p.

Kalendarz ten, formatu kieszonkowego, oprócz ogólno kalendarzowej części, zawiera wszelkie dla leśnika i myśliwego niezbędne wskazówki, różne informacje, tabele, obliczenia, formułki i t. d. oraz notatnik.

CENA w płóciennej trwałej oprawie wynosi 4,25 zł oprócz kosztów przesyłki.

— Zamówienia przyjmuje —

Administracja „Przeglądu Leśniczego i Rynku Drzewnego"
Poznań — Wielkie Garbary 20.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie		Z Gdyni odpłynie		Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
data	skąd	dokąd	data		
15. 9.	z Kłajpedy	do Le Havre	16. 9.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
26. 9.	z Le Havre	do Le Havre	27. 9.	„	

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie		Z Gdańska odpłynie		Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
data	skąd	dokąd	data		
11. 9.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	20. 9.	Lituania	Baltic America Line
2.10.	„ „	„ „	11.10.	Polonja	
20. 9.	„ Londynu	„ Londynu	23. 9.	Tasso	Ellerman i Wilson
20. 9.	„ Hull	„ Hull	23. 9.	Kolpino	„
20. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	20. 9.	Baltonia	Un. Baltic Corp.
23. 9.	„ Lipawy	„ Londynu	23. 9.	„	„
27. 9.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	27. 9.	Baltara	„
30. 9.	„ Lipawy	„ Londynu	30. 9.	„	„

„ATLANTIC“
Towarzystwo Transportowe z o. p.
Hundegasse 94 Gdańsk Hundegasse 94
Telefony: 23272, 35276 — Śpichrz „Atlantic“ Weichselbahnhof.
Adres telegr.: „ATLATRANSPORT“
Specjalność:
Transport masowe t. j. złom, cement, węgiel, sztuczne nawozy.

W Gdańsku Żeglarza Polskiego czytać można w kawiarniach:
„Elite“, Holzmarkt 11, telefon 6888.
„Elite“, Jopengasse 23.

Na wsi i w mieście wszyscy abonują
ILUSTROWANY Kurjer Pomorski.
Najtańsze i najlepsze pismo codzienne na Pomorzu.
Redakcja i Administracja
Starogard, Rynek 23.

SKARBOPOL
— Gdańsk —
Eksport węgla
Polskich kopalni Skarbowych
na Górnym Śląsku
Skarbopol — Kohlenvertrieb
G. m. b. H.
Töpfergasse 34, Danzig.

Zamiana, zakup i sprzedaż
znaczków zagranicznych.
Józef Kopczyński
Tczew, ul. Kościuszki 1.

Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej, S. A.
Telefon 106. Oddział w Tczewie, ul. Sambora 19. Telefon 106
Transportowanie towarów drogami morskiemi, rzecznemi i lądowemi. Regularna komunikacja własnemi statkami pasażerskiemi i towarowemi Wisłą, Narwią, Wartą i Prypecią.
CENTRALA: Warszawa, Nowy Świat 35.

„Hotel Centralny“
Tel. 16 Tczew, Rynek 2. Tel. 16
właśc. Stanisław Klarowski
Wyborna kuchnia.
Stare wina.
Rzetelna obsługa! Rzetelna obsługa!
Centralne ogrzewanie.

Administracja „Żeglarza Polskiego“

Tczew, ulica Strzelecka 5

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I	0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924	1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926	0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926	3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926	2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924	4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1 300 stron 109 tablic rysunków. 1924.	78,00 zł
oraz najnowsze wydania w języku francuskim:	
Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna	32,00 zł
pojedyńcze tomy, bogato ilustrowane	3,50 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926	13,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926	20,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1927. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str.	14,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923	10.50 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926	8.00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923	4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923	20,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924	4,90 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922. . . .	8,70 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924. . . .	11,00 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927.	6,50 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

ALMANACH
Żeglarza Polskiego
1927/28
ukazał się drukiem
(całkowicie nowe opracowanie nasze książki podręcznej).
Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami miar morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.
Treść:
Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Żegluga rzeczna. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Malowanie statku.
— Cena 4 zł. —
Wysyła wydawnictwo
„Żeglarza Polskiego“
TCZEW, ulica Strzelecka 5.
Konto P. K. O. 170 044.
Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 w cenie 4 zł cena 2,50 zł.

C. HARTWIG Sp. Akc.
Gdańsk Pfefferstadt 1 Gdynia ul. Portowa
Telefon nr. zbiorowy 236 57 Telefon nr. 25
Adres telegraficzny: Cehartwig
Międzynarodowi Ekspedytorzy i Ajenci Okrętowi
Ekspedycja, Żegluga, Asekuracja, Clenie, Inkaso. własne składy.
Największe przedsiębiorstwo transportowe w Polsce.
Zarząd Główny: w Poznaniu. Oddziały w Bydgoszczy, Katowicach, Krakowie, Łodzi, Lwowie, Poznaniu, Warszawie, Wilnie, Zbąszyniu, Międzychodzie.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.